SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 37 minutos)

En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, tenemos el agrado de recibir a representantes de la Asociación de Funcionarios de Uair, a quienes cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR POLACCHINI.- En primer lugar, queremos agradecer a los señores Senadores por habernos recibido.

Deseamos informarles sobre la situación en que estamos, así como plantearles ciertas solicitudes.

El 11 de mayo pasado la empresa cesa las operaciones en virtud de que el Fondo de Inversión Ashmore, que la estaba financiando, le retira el soporte financiero. Eso hace que la empresa TAM Brazilian, que era la que nos garantizaba el mantenimiento de los aviones, retire el apoyo para el mantenimiento, y por un tema lógico de seguridad, Aviación Civil quita el permiso de operador, razón por la cual los aviones quedan en tierra. En consecuencia, la empresa ya lleva casi cinco meses sin volar.

La empresa solicitó a la Comisión de Política Aeronáutica, que está bajo la órbita del Ministerio de Defensa Nacional y se encuentra integrada por delegados de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Turismo, de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas, de Aviación Civil y un representante de PLUNA, una dispensa por 180 días, pero no hubo una contestación ni por sí ni por no hasta el día 23 de agosto próximo pasado en que dicha Comisión se reunió y recomendó no hacer lugar a esa dispensa e iniciar el proceso de revocación de los permisos de las rutas aéreas.

Quitarle a una empresa aérea los permisos de línea es, directamente, matarla, lo que implica matar nuestra fuente de trabajo y, a su vez, cortarnos la posibilidad de cobrar las deudas. Queremos informar que tenemos dos embargos con la empresa: uno por deudas reconocidas ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del año 2004, y otro por deudas salariales de 2005, también reconocidas por la empresa en la órbita de la Cartera mencionada, y ambos rondan el millón de dólares. Entonces, si nos sacan los permisos, repito, nos matan nuestra fuente de trabajo y, por ende, la posibilidad de cobrar los salarios, haberes y todo lo que nos corresponde.

Esto surge porque habría un inversor interesado que en los próximos días estaría haciendo su presentación formal ante las autoridades correspondientes, y ese sería un tema que está negociando la empresa con ese inversor. Cabe aclarar que la empresa está en concordato, y como ya dije anteriormente, tenemos dos embargos con ella. Por lo tanto, al existir una posibilidad de un inversor, se nos puede garantizar la fuente de trabajo y que cobremos todo o parte de la deuda que la empresa tiene con sus empleados.

Concretamente, lo que estamos pidiendo es que se reconsidere esa posición de la Comisión de Política Aeronáutica para que tengamos la posibilidad de que el inversor se pronuncie, podamos cobrar nuestros adeudos y continuar con nuestras fuentes de trabajo.

Si entramos en la órbita del transporte y la inversión, sería otra opción. Al respecto, hace dos semanas en un diario capitalino se publicó media página en donde aparecía la preocupación de comerciantes y hoteleros de Punta del Este, porque en esta temporada va a faltar movimiento aéreo para cubrir las expectativas. Incluso, en ese mismo informe se le solicitaba a las empresas Aerolíneas Argentinas, LAN Chile y TAM Braziliam, que aumentaran las frecuencias a Punta del Este para cubrir la demanda.

En resumen, lo que estamos pidiendo es trabajo y, al mismo tiempo, colaborar en potenciar el tema del transporte.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ustedes ya tuvieron una entrevista con el Ministro de Transporte y Obras Públicas?

SEÑOR ROMANO.- El día lunes tuvimos una reunión con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, a quien planteamos la necesidad de que la Comisión de Política Aeronáutica reviera la decisión de negar la dispensa por 180 días, en el entendido de que dicha Cartera integra esa Comisión. Creemos que es necesario conservar las líneas por lo que decía nuestro compañero, en primer lugar, porque es lo único que posee la empresa que patrimonialmente tiene valor y que le da cierta tangibilidad en caso de que aparezca un inversor con interés en reflotarla. Es decir que se trata de la posibilidad de recuperar la fuente de trabajo y cobrar los créditos laborales que se nos adeudan.

Como decía mi compañero anteriormente, nosotros tenemos dos embargos, uno por las deudas de 2004 y otro por las de 2005. En su momento, en una reunión con el Director Nacional de Trabajo, señor Julio Baráibar, al intercambiar ideas surgió la iniciativa de analizar la posibilidad de embargar las líneas, a los efectos de que ante cualquier transacción que se pretendiera hacer con ellas, primero se tuviera que conversar con los trabajadores para resolver la situación. Nosotros estudiamos el tema con nuestro abogado laboralista y él nos informó que no es posible embargarlas porque esos permisos los otorga el Estado. Lo que sí se pudo hacer es embargar la empresa; los oficios ya están listos y en estos días vamos a enviar una comunicación a la autoridad aeronáutica para que esté al tanto de esto y para que, ante cualquier iniciativa que se plantee con respecto a las líneas, primero se hable con los trabajadores. Entonces, la decisión adoptada por la Comisión de Política Aeronáutica nos afecta en ese sentido.

El argumento que nos dio el Ministro es que cuando le suspenden las operaciones a la empresa, ellos ya tenían informes de que no había lugar a que se otorgara la dispensa. Igualmente ellos consideraron que no había apuro y que como la suspensión de actividades de Uair era reciente, lo conveniente era dar lugar a que si existía la posibilidad de reflotarla, se diera un tiempo para que ello sucediera. El problema es que pasaron tres meses, eso no sucedió y ahora se convoca a la Comisión de Política Aeronáutica para que no diera lugar a la dispensa. Sabemos que el hecho de que aparezca un inversor y formalice su intención, insume algo de tiempo y nosotros, en este momento y existiendo un aparente interesado, necesitamos la dispensa.

A partir de la posición del Ministro y del argumento que nos dio, nosotros planteamos que desde el 21 de abril, cuando comenzamos a pelear por mantener nuestra fuente de trabajo, no nos hemos cerrado a las posibles soluciones que puedan surgir. Se nos mencionó que PLUNA actualmente está medianamente equilibrada y que cuando comenzara con su expansión podría incorporar personal de Uair, cuyo ingreso hubiera sido por el lado de la empresa. A ello le contestamos que para nosotros era algo muy importante porque implicaba otra posibilidad y que si podíamos concretarlo con él o directamente con PLUNA, mucho mejor. El Ministro nos pidió tiempo porque aclaró que por el momento PLUNA tampoco está en excelentes condiciones. Por nuestra parte, le comentamos que teníamos una información en el sentido de que el 9 de setiembre habría un llamado para pilotos. Nos dijo que no estaba enterado de ello, pero que de todas maneras estábamos a tiempo porque, si se va a hacer un llamado, nosotros contamos con personal calificado que está sin empleo. A nuestros pilotos se les termina el Seguro de Paro en noviembre y no tienen ningún otro ingreso.

La plantilla cuenta con 170 trabajadores y está compuesta por pilotos, azafatas, personal de mantenimiento, mecánicos, despachadores de vuelo, personal de operaciones que parte está en el aeropuerto y otra parte -la que hace la planificación de vuelos- trabaja en la oficina central, y en la administración hay personal de marketing, ventas, atención al cliente y el departamento financiero contable.

Nosotros planteamos, como alternativas, lograr las dispensas, que el inversor, que aparentemente tiene interés concrete el negocio, la posibilidad de que PLUNA en su desarrollo pueda incorporar gente nuestra y también la opción de realizar un juicio por conjunto económico al grupo inversor Ashmore, como uno de los participantes en esta situación. Si bien el Grupo Ashmore llegó a la empresa como un acreedor, puso dos directores en el Comité Ejecutivo de Uair para que tomaran decisiones financieras y operativas. Creo que es claro que eso no lo hace un acreedor. Por lo tanto, nosotros también estamos profundizando en esa alternativa porque, en definitiva, el Grupo puso el dinero y como no logró sus objetivos se fue, dejando el tendal.

SEÑOR SEMPRONI.- En realidad, quiero hacer un par de preguntas muy simples, porque debo confesar que ustedes tienen una muy buena secretaría de prensa desde la cual, permanentemente, hemos estado recibiendo comunicados desde el mismo momento en que se desató el conflicto.

Me gustaría saber con cuántas aeronaves operaba la compañía y si el Grupo Ashmore sigue interesado en el negocio. Me ha llegado cierta información acerca de que ya no tendría ningún interés.

SEÑOR POLACCHINI.- La compañía contaba con dos aeronaves. Por otra parte, los datos que tenemos indican que el Grupo Ashmore no estaría interesado en el área aeronáutica. Indudablemente, hay todo un tema jurídico ya que se debe determinar si, efectivamente, dicho Grupo es acreedor, como quiere parecer, o inversionista de la empresa.

SEÑOR ROMANO.- Respecto a ese punto, quiero señalar que en un principio el Grupo contaba con un representante comercial, el señor Martín Lombardi, y estaba representado jurídicamente por el Estudio Guyer & Regules. Sin embargo, cuando decide retirarse de plaza y nosotros comenzamos las gestiones ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, de buenas a primeras el Estudio Guyer & Regules nos advierte que no representa más al Grupo Ashmore. Nuestro abogado laboralista nos explicaba que era entendible esa postura porque ante un inminente juicio por conjunto económico, el Grupo no quiere constituir domicilio legal. Lo mismo sucedió con el representante comercial, quien informó que ya no tenía vinculación con el Grupo. En definitiva, cortó los vínculos a los efectos de quedar lo menos comprometido posible.

SEÑOR POLACCHINI.- En concreto, pedimos que se revea la decisión de la Comisión de Política Aeronáutica en cuanto al no otorgamiento de la dispensa y el proceso de revocación, ya que en estos próximos días llegaría un inversor, quien nos garantizaría la fuente de trabajo y poder cobrar lo adeudado. Si bien existen dos embargos, anunciaron que están dispuestos a hablar con nosotros por las deudas salariales.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión hará llegar la versión taquigráfica a los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social, como así también a PLUNA.

SEÑOR SEMPRONI.- Quisiera saber con qué autoridades nacionales está hablando este posible nuevo Grupo que estaría interesado en hacer la inversión y que les garantizaría la fuente de trabajo. A su vez, sería importante conocer -confieso que no lo recuerdo- qué sectores integran la Comisión de Política Aeronáutica.

SEÑOR POLACCHINI.- De acuerdo con la información que tenemos, se están negociando las garantías del concordato entre los abogados que representan al inversor y los de la empresa Uair. Se está aportando al estudio jurídico toda la información necesaria para la presentación formal ante la Dirección General de la Aviación Civil -con todo lo que ella exige- como potencial empresa aérea que quiere desarrollarse. Ahora bien, si se está haciendo algún contacto político, no lo sabemos.

SEÑOR SEMPRONI.- Entonces, me está respondiendo que las gestiones son exclusivamente con la empresa cesante, con Uair.

SEÑOR POLACCHINI.- Sí, con la empresa vendedora, y después que esté todo formalizado, el primer paso será presentarse ante la autoridad aeronáutica.

Respecto a la otra pregunta formulada por el señor Senador, la Comisión de Política Aeronáutica está integrada por representantes de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Turismo, de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas, un delegado de PLUNA y, por Defensa Nacional, el señor Director General de Aviación Civil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la información que nos han proporcionado y les comunicamos que vamos a hacer llegar la versión taquigráfica a todas las instituciones que han mencionado.

SEÑOR ROMANO.- Los agradecidos somos nosotros por haber sido recibidos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 57 minutos)